Nr. 18. Kraków dnia 30 Kwietnia 1871 r. Rok II.

PRZEWODNIK EKONOMICZNY

Wychodzi raz na tydzień w Niedzielę. Prenumerata wynosi z przesyłką pocztową rocznie 6 Złr. w. a. półrocznie 3 Złr. w. a. Numer pojedynczy kosztuje 15 centów. BIURO REDAKCYI i ADMINISTRACYI Ulica Grodzka Nr. 104 2 piętro. Listów niefrankowanych nie przyjmuje się.

Pismo poświęcone sprawom

rolnictwa, przemysłu, handlu i ubezpieczeń.

Przedpłatę i ogłoszenia (inseraty) przyjmują: Biuro Redakcyi, księgarnia Józefa Czecha w Krakowie i Bank galicyjski dla Handlu i Przemysłu. Od ogłoszeń (inseratów) płaci się po 5 centów od wiersza drobnego (petit) oprócz 30 cent. opłaty stemplowéj. REKLAMACYE nieopieczętowane wolne od opłaty pocztowéj. Manuskryptów nie zwraca się.

Wydawane staraniem Towarzystwa Gospodarczo-rolniczego Krakowskiego, Banku Galicyjskiego dla Handlu i Przemysłu i Towarzystwa Wzajemnych Ubezpieczeń Krakowskiego.

Od Redakcyi.

Szanowni Prenumeratorowie, którzy abonując Przewodnik Ekonomiczny od początku wydawnictwa, zapłacili całoroczną przedpłatę, raczą od 1 kwietnia takową odnowić. Ci zaś z pp. Prenumeratorów, którzy nie uiścili reszty przedpłaty, zechcą takową nadesłać za pośrednictwem przekazów pocztowych.

Prenumerata wynosi:

W Austryi:

rocznie z przesyłką pocztową 6 zł. w. a.
półrocznie „ „ 3 „ „

W Warszawie:

rocznie w miejscu . . . . . 4 rsr.
półrocznie „ . . . . . 2 „

Na prowincyi:

rocznie . . . . . . 5 rsr. 50 kop.
półrocznie . . . . . 2 „ 75 „

W Prusach:

rocznie . . . . 4 talary.
półrocznie . . . . 2 „

Prenumerować można w Biurze Redakcyi i Administracyi przy ulicy Grodzkiéj Nr. 104, 2gie piętro, w księgarni Józefa Czecha i w Banku dla Handlu i Przemysłu, w Krakowie; w księgarni Gebethnera i Wolfa, w Warszawie.

Ankieta kolei żelaznych w Austryi.

I.

Z inicyatywy izby handlowéj i przemysłowéj niższo-austryackiéj zarządzona ankieta kolei żelaznych w Austryi, rozpoczęła swe obrady w Wiedniu dnia 7 marca b. r.. Oprócz reprezentantów rządu przedlitawskiego i węgierskiego zasiadają w ankiecie delegaci izby adwokackiéj wiedeńskiéj i rady miejskiéj, delegowani giełdy zbożowéj n. a., stowarzyszenia przemysłowców, stowarzyszenia reformy kupców wiedeńskich *(Reformverein)* i 48 delegatów przedsiębierstw transportowych w Austryi. Izby handlowe monarchii austryacko-węgierskiéj wysłały 28 delegatów (reprezentują oni 17 izb handlowych Przedlitawii i 5 węgierskich). Izba handlowo-przemysłowa wiedeńska reprezentowaną jest przez swego prezydenta, wiceprezydenta i ośmiu członków.

W dniu otwarcia ankiety zaszczycił p. minister handlu swą obecnością zgromadzenie i po przemówieniu prezydenta, którego celem było wyjaśnienie powodów i celu ankiety, zabrał głos dr. Schäffle, a uznając całą wagę zwołanéj ankiety i podnosząc wielką ważność zadania, które ma spełnić, oświadczył, że rząd ze swéj strony udzieli wszelkiéj pomocy zapadłym uchwałom. P. minister zapewniając, że wszelkie przeszkody ekonomiczne dają się usunąć, wzywa reprezentantów świata handlowego i kolei żelaznych, stanowiących niejako dwa przeciwne sobie obozy, aby się starali porozumieć i poczynili sobie ustępstwa.

Z dotychczasowych obrad ankiety bardzo szczupłe posiadamy wiadomości, tyle wiemy tylko, że ankieta odbyła cały szereg posiedzeń, że wysłuchała mnogich sprawozdań rzeczoznawców, że te sprawozdania są sobie nieraz najzupełniéj przeciwne. Nie wątpimy, że obrady ankiety w skutkach swych będą zbawienne, bo potrzeba reformy w postępowaniu zarządów kolei żelaznych z publicznością, nie tylko przez publiczność, ale równie i przez właścicieli kolei żelaznych głęboko jest uczuwaną — nadto, na czele ministerstwa handlu stoi dziś w Austryi mąż, który już dał dowody, że od przekonań swych nie ustąpi i z całą energią i niezłomnością starać się będzie wprowadzić to w życie, co tylko na podstawie atrybucyj rządu da się wprowadzić.

Zanim podaną nam zostanie sposobność sprawozdania z obrad ankiety omówionéj, starać się będziemy poznajomić czytelników z pytaniami wygotowanemi dla

téjże w liczbie czternastu, dotyczących głównie taryf kolei żelaznych. Pismo *Oesterreichischer Oeconomist* umieściło obszerne odpowiedzi na wszystkie pytania odnoszące się do taryf kolei żelaznych, przedstawione ankiecie. Nie wchodząc w to czy one przedstawiają zdanie własne p. ministra (niegdyś współpracownika pisma *Oest. Oeconomist)* — że jednak są tak trafne, jasne i sprawiedliwe, że nie tylko publiczność, ale i właścicieli kolei żelaznych zupełnie zadowolnić powinny i skłonić ostatnie do uwzględnienia w swych ustępstwach — sądzimy, iż usprawiedliwiliśmy nasz zamiar zapoznania z niemi bliżéj czytelników.

Przystąpimy więc do pojedynczych pytań umieszczając po każdém streszczoną odpowiedź według pisma *Oesterreichischer Oeconomist.*

Pytanie pierwsze. Czy reforma w klasyfikacyi towarów jest potrzebna i czy zależy handlowi na tém? W jaki sposób i w jakim kierunku ma być przeprowadzoną?

Pytanie to jest zupełnie niepotrzebne, bo niezawodnie żadnemu kupcowi nie przyjdzie na myśl wątpić o potrzebie reformy, druga część pytania jest znowu nadto ogólnikową.

Pytanie drugie. Czy nie byłoby na czasie uproszczenie i ujednostajnienie zarazem klasyfikacyi towarów na wszystkich kolejach żelaznych w Austryi i czy się to da wykonać?

Reforma w klasyfikacyi towarów nie tylko ogólnie jest pożądaną, ale nadto jest ona potrzebna gwałtownie; bo w téj reformie znaleźć można jedynie środek do rozwiązania kwestyi taryf tanich i interesom wszystkich odpowiednich. Co do nas, to wychodzimy z zasady (któréj nikt niezawodnie nie zaprzeczy), że klasyfikacya towarów oznaczać powinna miarę opłaty przypadającéj za transport pewnéj kategoryi towarów. Zastanawiając się nad dzisiejszą klasyfikacyą towarów, znajdujemy, że ona nie stosuje się głównie do ładowności towaru, ale że wartość jego gra tu największą rolę. Nie zaprzeczamy tego, że wartość towaru w klasyfikacyi winna być uwzględnianą, i świat kupiecki zgadza się na to zupełnie, ale jeżeli reforma w klasyfikacyi towarów ma nastąpić i wydać rezultaty praktyczne, niechże uwzględnia nie tylko wartość towaru, ale i jego ładowność. Okoliczności te nie są wprawdzie w stanie sprowadzić uproszczenia w skali taryfowéj, wszelako każdy będzie wtedy wiedział, dlaczego towary téj saméj objętości ale różnéj wartości, opłacają odmienną należytość od transportu. Proponujemy więc, aby towary mające być klasyfikowanemi tak uporządkować najprzód, aby posiadające jedną i tę samą objętość *(Ladungsfähigkeit)* umieścić w jednéj klasie razem, np.:

Towary I klasy. Do téj należą te, które dozwalają zupełnego spożytkowania miejsca w wagonach towarowych, jako: żelazo, mąka, zboże, kruszce, węgiel kamienny itp..

Towary II klasy. Do tych zaliczylibyśmy towary, które dozwalają spożytkowania zupełnego miejsca do połowy przynajmniéj, jak np. wyroby żelazne próżne wewnątrz, tytoń, cukier w beczkach itp..

Towary III klasy. Tu umieścilibyśmy towary, których właściwość nie dozwala na spożytkowanie nawet połowy miejsca wozu towarowngo, np. wełna, pierze, kora drzewna, siano itp..

Towary każdéj z powyższych klas uporządkowalibyśmy według A, B, C, stosownie do tego, czy w ilości 200, 100 i 50 centnarów za jednym rewersem (frachtbryfem) na transport oddane zostały.

Aby zarazem i wartość towarów (jak tego żądaliśmy) mogła zostać uwzględnioną, żądamy sporządzenia dla każdéj z trzech klas powyższych towarów skali wartościowéj, aby przy oznaczaniu taryfy mieć pod ręką czynnik oznaczający wartość towaru. Gdyby np. przyszło oznaczyć należytość od transportu wyrobów delikatnych z żelaza, to w takim razie trzebaby taryfę pierwszéj klasy, do któréj wyroby z żelaza należą, pomnożyć jeszcze czynnikiem wartości towaru, i dopiéro otrzymałoby się żądaną taryfę dla wyrobów delikatnych z żelaza.

Pytanie trzecie. Czy słusznemi są skargi ogólne na niezwykłą wysokość taryf naszych przedsiębierstw transportowych i czy te skargi dadzą się udowodnić? Jaka jest różnica w tym względzie najpierw pomiędzy austryackiemi przedsiębierstwami komunikacyjnemi, a następnie pomiędzy austryackiemi i zagranicznemi?

Skargi ogólne na niezwykłą wysokość taryf, będącą owocem systemu naszych koncesyj, wymagającego radykalnéj reformy — tracą z każdym dniem na uprawnieniu. Zarządy kolei żelaznych, nie mogąc się dłużéj oprzeć opinii publicznéj i zmuszone konkurencyą, obniżają ciągle swoje taryfy. Nie zaprzeczamy rażącéj różnicy w taryfach transportu towarów tego samego rodzaju na rozmaitych naszych kolejach; są one skutkiem braku pewnego systemu, który panował przy udzielaniu koncesyj; istnieją i żyją życiem nienaturalnym i tak długo żyć nie przestaną, pokąd rada państwa i rady zawiadowcze kolei żelaznych pozostaną pojęciami identycznemi; pokąd udzielanie koncesyj będzie środkiem dla władzy politycznéj i niejako funduszem dyspozycyjnym w rękach ministra handlu. Jak długo wolno będzie być członkiem rady zawiadowczéj i zarazem członkiem rady państwa, tak długo nadużyciom tym tamy się nie położy, a świat handlowy nie przestanie utyskiwać na niepojęte różnice taryf. Tego jednak zaprzeczyć nie możemy, że pewne różnice w taryfach na pewnych kolejach mają wewnętrzne swe uprawnienie, bo nie każda kolej jest w stanie transportować za tę samą opłatę, gdyż jéj własne koszta mogą być i są odmienne od kosztów innych kolei.

Aby na powyższe pytanie odpowiedzieć można, trzebaby wprzód obliczyć koszta własne każdéj z kolei żelaznych, bo te dopiéro dostarczyłyby skali do ocenienienia wysokości jéj taryf i do udowodnienia, czy jéj taryfa jest rzeczywiście za wysoką lub nie. Gdyby inspekcya jeneralna kolei żelaznych austryackich pojmowała swe zadanie, już by to dawno sprawdziła, i wtedy nie posiadalibyśmy taryf, niemających najmniejszéj podpodstawy rachunkowéj.

Jak dziś rzeczy stoją, wszelki spór o wysokość taryf jest bezowocnym, bo ani ci co twierdzą, że taryfy są nadto wysokie, ani ci co są przeciwnego zdania nie udowadniają nam tego rachunkiem. Nasza więc odpowiedź na trzecie pytanie jest następująca: Wysokość niezwykła taryfy pewnéj kolei, porównując ją z własnemi kosztami, może być usprawiedliwioną, z tego jednak można często wnioskować, że wysokość ta nadmierna jest wynikiem złéj klasyfikacyi, i że trzebaby tylko pewne pozycye taryfy obniżyć, inne zaś podwyższyć, a różnica rażąca niezawodnieby znikła.

Pytanie czwarte. Czy dałoby się udowodnić danemi, że produkcya nasza i nasz handel cierpią z powodu wysokich taryf, i czy zwiększony ruch handlowy w skutek zniżonych taryf nie wynagrodziłby chwilowych strat z obniżenia taryf powstałych?

Nie taryfa sama przez się, ale fałszywa podstawa, na któréj się taryfy opierają, a w któréj się najczęściéj zarządy dowolnością kierują (od jednych towarów nadto

wysokie, od innych znów nadto niskie opłaty pobierając) jest najgłówniejszą z uciążliwości handlu. Z kolei żelaznych, jako środka transportu, chciałby każdy ciągnąć dla siebie jak największą korzyść, a nikt nie pamięta o tém, że powinniśmy się starać być pożytecznemi ogółowi. Jest faktem niezaprzeczonym, że ceny towarów podlegają ciągle zmianom, chociażby koszta ich produkcyi i transportu były jedne i te same. Skargi na wysokość taryfy kolei żelaznych nigdy nie są głośniejszemi jak w razie przepełnienia targu towarami, bo wtedy towary w cenach spadają. Czyż publiczność ma prawo żądać od kolei żelaznych, aby obniżeniem taryf kompensowały straty powstałe przez przerachowanie się spekulantów? Jesteśmy więc tego zdania, że jak długo opłata transportu nie jest wyższą od usługi za nią wyświadczonéj, i jak długo ona od każdego towaru sprawiedliwie jest pobieraną, świat handlowy nie ma żadnego prawa do skarg, a zadaniem ankiety taryfowéj nie może być nic innego jak dochodzenie, czy taryfy oparte są na powyższych zasadach. Jeżeli się okaże, że koleje żelazne za usługę wyświadczoną więcéj pobierają, jak ta usługa warta, wtedy krzywdzą one handel, a on ma wszelkie prawo domagania się zmian w taryfach. Jeżeli taryfa od węgli kamiennych jest bardzo tanią, taryfa zaś od żelaza drogą, oddawca ostatniego jest oczywiście ukrzywdzonym przez taryfę, bo koleje przewożąc wagon żelaza tę samą wyświadczają usługę, co przewożąc wagon węgla i nie widzimy żadnego powodu do wyższéj nagrody jednéj i téj saméj usługi. Jeżeli się tak dzieje, winien temu jedynie monopol kolei żelaznych. Jeżeli kolej pewna ma podaną sposobność do przewiezienia znacznéj ilości towarów, wtedy zmniejszają się jéj koszta transportowe, i w takim razie jeżeli zarząd posiada poczucie sprawiedliwości, winien taryfę zniżyć.

Szkód ponoszonych przez handel nie tylko w wysokich taryfach szukać należy, na dowód tego niech posłuży okoliczność, że z otwarciem pewnéj przestrzeni nowo zbudowanéj kolei w cenach towarów nieraz żadna zmiana nie nastąpiła, chociaż transport stał się o dziewięć dziesiątych tańszym. Jest rzeczą niezaprzeczoną, że producentom a nie konsumentom przypada w najznaczniejszéj części zysk z powstałych kolei żelaznych. Z otwarciem kolei żelaznéj z Leoben do Bruck obniżyły się koszta transportu jednego centnara węgla kamiennego o 10 centów, cena węgla pozostała pomimo tego w Bruck ta sama co dawniéj. Inaczéj ma się rzecz, jeżeli towary, przez nowo powstałą kolej dowożone nie posiadają jeszcze dla siebie targu. W takim razie producent musi się mniejszym zyskiem zadowalniać, a korzyść z tańszéj taryfy przypada konsumentowi. Ci, którzy żądają obniżenia taryf, nie oglądając się na nic więcéj, utrzymują, że tanie taryfy transportowe są w stanie powiększyć ogromnie ilość towarów przewożonych. W argumentacyi téj jest wiele prawdy, ale nie wszystka jeszcze, bo któż nam dowiedzie, że kolej północna obniżywszy taryfę od przewozu kamienia budowlanego nieporównanie więcéj przewozić go będzie mogła. Trzeba naprzód, aby kamień był gotowym do transportu, a potém trzeba, aby był ktoś, co go potrzebuje. Odpowiadamy więc na czwarte pytanie: Dowodów nie zabrakłoby na to, że w razie, gdy taryfa jest wyższa od usługi wyświadczonéj handlowi, ostatni szkodę ponosi. Że wysokie taryfy od pewnych towarów, obok dochodów kolei żelaznych nieprzenoszących dochodów innych przedsiębierstw krajowych nic innego nie dowodzą, jak, że taryfy są niesprawiedliwie uklasyfikowane, a więc, że jedne towary opłacają nadto wysoką, inne nadto niską taryfę. Téj niesprawiedliwości w klasyfikacyi ci najwięcéj są winni, którzy ceny pewnych przedmiotów ogólnéj konsumcyi koniecznie chcą obniżyć, i jedynie zaprowadzenie taryf odpowiadających wysokości wyświadczonéj usługi, niesprawiedliwość tę usunąć jest w stanie. Obniżenia taryf poza granice wyświadczonéj usługi nie można w żaden sposób wymagać od kolei żelaznych, i gdyby państwu zależało na zakwicie pewnéj gałęzi handlu (co tylko wyjątkowo mogłoby być potrzebném), wtedy ono, a nie koleje żelazne, winno ponieść ofiarę.

Pytanie piąte. Czy i o ile ukrzywdzają taryfy tranzytowe i dyfferencyonalne handel lokalny, i jakie ztąd wynikają skutki dla naszego gospodarstwa? W jaki sposób można tę kwestyę sporną rozwiązać?

Taryfy tranzytowe i dyfferencyonalne sprawiedliwie ułożone, nie są nigdy w stanie szkodzić interesom handlu lokalnego, ale trzeba zachować zasadę słuszności w taryfach, bo jeżeli między taryfami lokalnemi a tranzytowemi i dyfferyoncyonalnemi istnieć będzie tak rażąca różnica, jak to ma miejsce w Austryi— wtedy świat handlowy może mieć najzupełniejszy powód do skarg przeciw zarządom kolei żelaznych, obrażających interes krajowy dla własnéj korzyści, często wątpliwéj wartości.

Koleje żelazne nie mają żadnego prawa do pobierania od jednego centnara towaru za przewóz z Tryestu do Freilassing (pół mili od Salcburga) według taryfy tranzytowéj 1 złr. 70 cent. w. a., gdy od tego samego towaru za przewóz z Tryestu do Salcburga 3 złr. w. a. pobierają. Ten rodzaj polityki taryfowéj sprzeciwia się pojęciom zdrowego rozumu; takie nadużycie zadaje ciężkie ciosy własnemu gospodarstwu, bo mieszkańcy Bawaryi, którzy dawniéj zwykli byli nabywać owoce południowe w Salcburgu, nabywają je dziś taniéj w Freilassing, a nawet kupcy salcburscy tak czynią, bo im taniéj wypada kupić w Bawaryi mimo cła, jak gdyby sprowadzali sami prosto z Tryestu. Tego rodzaju wybryki przemądrych zarządów kolei żelaznych byłyby niepodobieństwem, gdyby sprawiedliwa klasyfikacya taryfowa istniała, któraby ograniczała wszelkie tego rodzaju dowolności do należytéj granicy.

Na pytanie więc piąte odpowiadamy: Taryfy tranzytowe i dyfferencyonalne są szkodliwe w ogóle, jeżeli się opierają na innych zasadach jak taryfy lokalne, a ztąd są znacznie niższe, i wszelkich środków użyć wypada, aby te anomalie usunąć. Kwestya ta tylko w ten sposób da się załatwić, gdyby unormować taryfy proporcyonalnie według usług wyświadczanych, a więc przyjąć wartość towaru, odległość miejsca i ładowność, jako czynniki wymierzania należytości przewozowéj.

Pytanie szóste. Czy dalsze istnienie taryf do pewnych miejsc wyłącznie *(Richtungstarife)* i taryf tak zwanych sezonowych w ogólności i dla pewnych artykułów jest szkodliwe? Czy zmiana w tym kierunku jest pożądaną?

Trzeba się zastanowić najprzód, kiedy taryfy tego rodzaju bywają zastosowane. Jeżeli kolej państwowa *(Staatsbahn)* obniża swe taryfy przewozowe pomiędzy Wiedniem i Pesztem podczas trwającéj żeglugi na Dunaju o dwie trzecie części, ma wtedy za cel zrobienie konkurencyi żegludze parowéj, a co najjaśniéj dowodzi, że jest w stanie za taką cenę obniżoną w każdéj porze roku przewozić towary i że nie czyniąc tego, korzysta tylko z monopolu. Taryfy tego rodzaju (sezonowe) są więc o tyle szkodliwe, że zmuszają kupców do korzystania z taryf sezonowych, a co nie zawsze jest ich interesem. Taryfy obowiązujące tylko do pewnego miejsca *(Richtungstarife)* nie uważamy za zupełnie zasługujące na potępienie, bo jeżeli np. kolej pewna w pe-

wnym kierunku ma zawsze podostatkiem towarów do przewozu, w innym znowu wagony jéj często próżne powracają, to interes własny zmusza ją w celu zachęty obniżyć taryfy w ostatnim kierunku, a jeżeli się jéj uda rzeczywiście wywołać w ten sposób żwawszy ruch towarów, to środek ten stał się rzeczywiście handlowi pożytecznym.

Na pytanie więc szóste odpowiadamy w krótkości: Że taryfy sezonowe są to po prostu taryfy konkurencyjne i tworzy je jedynie konkurencya; co do taryf odnoszących się jedynie do pewnych kierunków *(Richtungstarifen)*, a nawet w części i sezonowych, oświadczamy, że jeżeli się opierają na słusznych powodach, są usprawiedliwione. (Jeżeli np. pewne towary podpadające łatwo zepsuciu w pewnéj porze, gdzie wielkie ich masy dają się odrazu zebrać, są do transportowania.) Jeżeli jednak zarządy, jak to się dzieje niestety, trzymają się zasady, że gdy więcéj frachtu nastręcza się, właśnie taryfy podnieść trzeba, to zasługują na bezwzględne potępienie.

Pytanie siódme. Czy można słusznie żądać obniżenia taryfy dla towarów w takim razie, jeżeli się tylko niemi samemi cały jeden wagon ładuje? Czy można żądać obniżenia taryfy w takim razie, jeżeli towary będą transportowane w otwartych wagonach z powodu, że ochrona od szkody w takim razie i odpowiedzialność ze strony zarządu kolei jest mniejszą?

Na pierwszy ustęp pytania odpowiedzieliśmy już wyżéj w potwierdzający sposób, oświadczywszy się za zasadą klasyfikacyi towarów. Ponieważ koszta ładowania i transportu w razie, gdy wagony jednym tylko rodzajem towaru są zapełnione są mniejsze, i nagroda więc za usługę powinna być mniejszą. Co do drugiego ustępu pytania oświadczamy, że byłoby niesłusznością żądać obniżenia taryfy z powodu, że towary w otwartych wagonach były przewiezione. Nagroda za transport powinna się wymierzać według wagi towaru i miejsca, które towar zabiera, rodzaj zaś pakowania towaru nie może być podstawą dla obliczenia taryf. Zarządy kolei żelaznych pobierają jednak zwykle mniéj od transportu towarów w wagonach otwartych, bo koszta uboczne są rzeczywiście mniejsze w takim razie. Że odpowiedzialność w razie transportowania towarów w wagonach otwartych jest większą, nie podlega wątpliwości, osobliwie w takich wypadkach, jeżeli wpływy zewnętrzne łatwo mogą towar uszkodzić. Zarządy kolejowe żądają zwykle w razie, gdy dla braku wagonów krytych towary podlegające łatwo uszkodzeniu, w otwartych wozach transportować muszą, od oddawców towarów rewersów zawierających pewne zrzeczenia się do wynagrodzenia za szkody możliwe. Lepiéjby było, aby się bez tego rodzaju rewersów obejść można, wszelako, jeżeli ktoś koniecznie żąda, aby jego towary w otwartych wagonach transportować (jeżeliby inne nie były do dyspozycyi), niechże podziela sam ryzyko. Co innego, jeżeli tu zachodzi nadużycie, jeżeli zarządy kolei żądają z tytułu nieusprawiedliwionego niczém rewersów od oddawców, jak to często ma miejsce, gdy wielkie masy zboża są do przewiezienia. Tego rodzaju nadużycia powinny ustać. Są one w Austryi upowszechnione, a powodem ich brak wagonów towarowych na naszych kolejach żelaznych. Brakowi wagonów towarowych łatwo można zaradzić, bo rząd ma prawo zmusić do ich sprawiania i pomnażania z roku na rok w miarę potrzeby.

Na pytanie więc siódme odpowiadamy: Towarom jednego oddawcy i jednego rodzaju, któremi można cały wagon zapełnić, powinna służyć obniżona taryfa; co do żądania zaś obniżenia taryfy w razie przewożenia towarów w wagonach otwartych, nie uważamy je za usprawiedliwione.

Pytanie ósme. Czy możność wynajmowania od zarządów wagonów, któreby z ograniczeniem do pewnych ostrożności zachować się mających, kupcy dowolnie swemi towarami naładowywać mogli, jest w interesie handlu? W jaki sposób dałoby się to przeprowadzić?

Niektóre z naszych kolei żelaznych próbowały już wynajmować swe wagony towarowe nawet pod bardzo korzystnemi warunkami, publiczność jednak bardzo słaby udział wzięła w téj koncesyi ze strony zarządów kolei. Przyczyny należy w tém szukać, że zakłady nasze spedycyjne musiałyby być wprzód zreorganizowane, bo musiałyby się w takim razie same zająć manipulacyą ładowania itp..

Na to pytanie więc oświadczamy, że system wynajmowania wagonów towarowych nie jest zupełnie potrzebnym, byle się koleje żelazne ograniczały do pobierania taryfy odpowiadającéj usłudze wyświadczonéj, bo w takim razie jeden i drugi rodzaj transportu to samo kosztować będzie, dziś zaś zaprowadzenie systemu wynajmowania wagonów towarowych nie może mieć żadnego powodzenia, bo trzebaby zupełnéj reorganizacyi zakładów spedytorskich. (D. n.)

Przegląd finansowy.

Giełda wiedeńska ma cudowny talent pędzenia effektów w górę bez najmniejszego powodu. Inne giełdy chorują na jakąś przezorność, obawę, ostrożność... walecznych zapaśników giełdy wiedeńskiéj nic ustraszyć nie zdoła. Straszliwa wojna niszczy na Zachodzie — to dobrze, trzeba w górę pędzić papiery; wali się tron Bonapartych, giełda wiedeńska przyjmuje ten wypadek podwyżką; Francya powalona, papiery lecą w górę; rewolucya w Paryżu, kursa w Wiedniu podwyższają się. Im gorsze wiadomości, tém większa podwyżka. Po co się troszczyć co będzie daléj, aby tylko teraz grać — grać ciągle na podwyżkę.

Pierwszym skutkiem téj szalonéj hecy jest ogromny napływ lombardów i akcyj kredytowych z zagranicy; następnie akcyj kolei nadcisańskiéj i galicyjskiéj i wielu innych. Posiadacze tych papierów, którzy nie spodziewali się tak wielkiéj podwyżki — poważne domy, które nie wierzą w jéj trwałość, i zagranica, która zakupiwszy po niskich kursach effekty, dziś na nich może ogromnie zarobić, spieszą się ze sprzedażą. Kulisa giełdy wiedeńskiéj pochłania papiery ofiarowane na sprzedaż z nienasyconą chciwością — nabywszy jedne, natychmiast zastawia je w bankach i kupuje inne i tak bez końca. Dalszy stan kursów zależy dziś od tego, jak się kapitał zakładowy poważnych instytucyj względem kulisy zachowa. Jeżeli będzie jéj pożyczał na papiery spekulacyjne, wtedy kursy polecą jeszcze daléj w górę. Jeżeli zaś, co jest podobniejszém do prawdy, kapitał ograniczy się do pewnych papierów, np. obligów pierwszeństwa, renty, listów zastawnych, akcyj banku narodowego itp., a kulisę z nabytemi przez nią papierami spekulacyjnemi osadzi na bruku, wtedy za najmniejszym wypadkiem politycznym, zamki wystawione na lodzie pochłonie głębia. Trudność dostania pieniędzy na papiery spekulacyjne spowoduje realizacyę, ta przygniecie kursy — spadek ich zniewoli zakłady kredytowe do żądania dopłaty; nieufność wzrośnie, a w skutek przymusowéj sprzedaży kursy papierów polecą na dół szalonym pędem.

Gra na podwyżkę akcyj banków spekulujących na założycielstwo także opiera się na lodzie. W błogosławionych czasach gdy budowano kolej Franciszka Józefa, Rudolfa, Alföldzką, Północno-Wschodnią, banki te dostarczając kapitałów i wypuszczając w obieg ich akcye, robiły świetne interesy. Wówczas mogły liczyć na zyski milionowe i osiągały je w saméj rzeczy do tego stopnia; że bank Anglo-Austryacki zyskał podówczas 80% od swego kapitału zakładowego, który wtedy nie był jeszcze zbyt znacznym. Ale piękne dni w Aranjuez bezpowrotnie minęły; rząd nie chce gwarantować dochodów nowych kolei, a minister skarbu wpadł na dziwaczną myśl działania jawnego i żądania ofert publicznych, nie tylko co do podejmowania się budowy nowych kolei, ale nawet co do dostarczania kapitałów na ich zbudowanie. Jest to arcyniemiła niespodzianka dla banków spekulujących na założycielstwo. Wyschły dla nich zyskowne źródła, a obroty zaś na rzetelnéj podstawie i pracy oparte — to znowu nie ich rzemiosło. Dopóki się udawało zuchwałemi wyskokami chwytać grube zyski, publiczność podziwiała te instytucye; dziś zaś gdy im zabrakło takich warunków istnienia na jakich byt swój budowały, taż sama publiczność nie dowierza i im i ich spekulacyom. Dziś nawet, kiedy szalona gra króluje na giełdzie wiedeńskiéj, gracze trzymają się zdaleka od akcyi instytucyj, które banki spekulujące na założycielstwo potworzyły.

Nie należy jednak wszystkich banków monarchii austryackiéj mierzyć jednym łokciem, niektóre z nich są bardzo dobrze prowadzone i obok poważnego kierunku wspierają handel i przemysł i mozolną drogą prowadzą do mniejszych ale pewniejszych zysków, a instytucye te akcyonaryuszów swych nie tylko na straty nie narażą, ale im znaczne zapewnią zyski.

Targ na akcye kolei żelaznych jest bardzo ożywiony, choć na nieszczęście giełdowi gracze i tutaj sprowadzają zamięszanie, pędząc bez rzeczywistego powodu akcye w górę. Wprawdzie z każdym rokiem dochody kolei żelaznych zwiększają się, lecz tegorocznych dochodów nie można brać za podstawę do oceniania ich rzeczywistéj wartości. Obecnie bowiem obfitość zboża i zwiększone potrzeby na zachodzie skutkiem wojny, znakomicie przyczyniły się do zwiększenia ruchu, a więc i dochodów kolei austryackich.

Pomyślny jednak ten stan łatwo zmienić się może; budowa nowych kolei zagraża starym odjęciem im znacznéj części transportów, a więc zmniejszeniem dochodów. Za wykończeniem np. koszycko-oderberskiéj, towary idące koleją Północną, pójdą na Wschód prosto od Oderberga, a kolej ta raz na zawsze straci część swych transportów; niech wydarzy się znowu rok nieurodzajny, a skutkiem tego wywóz zboża się zmniejszy, koleje także ucierpią, a posiadacze akcyj przez spadek kursów utracą znaczną część majątku.

Kulisa wiedeńska przerzuca się obecnie od effektu do effektu. Kulisyery przepatrują troskliwie cedułę giełdową, a gdy wyślędzą na niéj pozycyę, która da się pchnąć w górę, tworzą natychmiast syndykat i pędzą kurs w górę. Udaje się to do czasu, lecz po uspokojeniu Paryża, gdy rząd francuski zajmie się pożyczaniem miliardów, gdy skutkiem tego stopa procentowa podniesię w Londynie, i zapanuje drożyzna na targach pieniężnych stałego lądu — naówczas giełda wiedeńska ciężkiéj dozna klęski, a bańki mydlane wypuszczane przez kulisyerów znikną bez śladu.

Ponieważ dobre czasy dla banków spekulujących na założycielstwo bezpowrotnie minęły, nic więc nie usprawiedliwia wysokiego kursu ich akcyj. Za pierwszym powiewem nieprzyjaznego wiatru polecą one na dół. Gdy chwila katastrofy nadejdzie, lada pozór ku temu wystarczy. Podczas ostatniego przesilenia na giełdzie wiedeńskiéj użyto za pozór chorobę cesarza Napoleona; ale cesarz wyzdrowiał a mimo to kurs papierów gwałtownie spadał. To dowodzi jasno, że nie zewnętrzne wypadki spowodowały spadek, ale że zaród upadku tkwił w saméj nienaturalnéj podwyżce. Wewnętrzną chorobę, dotykającą dziś wiele papierów po tém można poznać, że poważne instytucye finansowe effektów tych nie zakupują. Gracze tylko pędzą je w górę i nabywają: lecz gdy grom padnie, wtedy mogą nie tylko sami utracić wszystko, ale i ludzi nieświadomych i nieostrożnych a puszczających się po omacku na spekulacye giełdowe, pozbawić mienia i przywieść do torby żebraczéj.

Niezwykle wysokie kursy dzisiejsze nie utrzymają się długo. Trudno tylko z pewnością zapowiedzieć dzień przesilenia. Obojętność kapitałów zakładowych i nieaprobowanie obecnéj podwyżki kursów przez poważne domy, wszystko to zapowiada, że nastąpi niebawem rychły spadek papierów. *(Warrens Wochenschrift.)*

Żywienie koni zieloną koniczyną.

Różne są zapatrywania gospodarzy wiejskich na żywienie koni zieloną koniczyną. Przeważna część uważa ją jako karmę przeczyszczającą; inni zwykli dawać ją dla oszczędzenia droższego owsa i siana; niektórzy tylko z przezornych i nauczonych doświadczeniem gospodarzy, zarzucili zieloną koniczynę jako szkodliwą karmę, sprowadzającą uszczerbek w zdrowiu i wiele chorób.

I w saméj rzeczy zielona koniczyna nabawia konie upartéj, szybko rozwijającéj się kolki, która często kończy się śmiercią, mianowicie też jeżeli przeszło się nagle od suchéj karmy do koniczyny zielonéj; jeżeli zadaje się przed okwitnięciem, lub jeżeli karmi się konie mokrą, zimną, zwiędłą, spleśniałą lub nadpsutą. Najprzezorniejsze jednak karmienie, chociażby nie pociągało za sobą złych skutków, a konie dobrze trawiły zieloną koniczynę, zawsze jednak im szkodzi, osobliwie zaś wtedy, gdy obok niéj innego nie dostają pokarmu.

Konie jedzące wyłącznie zieloną koniczynę, chociażby mało albo nic wcale nie pracowały, spadają z ciała. Dotykając go, spostrzegamy, że jest miękkie i ciastowate, tj. pozbawione sprężystości; włos bywa gładki i błyszczący, wydzielanie odchodów bardzo obfite, puls słaby, uderzenia serca wyraźne i naprężone; błony szluzowe blade. Za najmniejszém natężeniem zwierzę się poci i silnie oddycha, a cały organizm traci siły i wytrwałość. Konie ustawicznie są głodne. Trawienie odbywa się szybko i musi prędko postępować, gdyż w przeciwnym razie zaczną się gazy wywiązywać i sprawią kolkę. Objawy te znacznie się powiększą, jeżeli koni takich użyjemy do pracy ciężkiéj, np. do przewożenia wielkich ciężarów, do służby pocztowéj, lub wreszcie do ustawicznéj jazdy wierzchem.

Konie żywione przez dłuższy czas zieloną koniczyną chronicznie cierpią na niestrawność i kolki, skutkiem tego chudną, tracą siły; ciężarów, które zwykle ciągnęły, ruszyć z miejsca nie mogą; w zaprzęgu potrącają się i potykają. Muskuły ich prawie nikną, ścięgna wolnieją, a w następstwie zapadają na żółtaczkę, obrzmienia stawów, choroby kostne, wyrzuty skórne, zawrót głowy i niedokrewność.

Powyższe przypadłości pojawiają się nawet i wtenczas, jeżeli obok zielonéj koniczyny podaje się koniom owies. Ponieważ konie trawią szybko koniczynę, przeto żołądek nie ma dosyć czasu do strawienia owsa, a nadto soki jego zbyt rozrzedzone wodnistą koniczyną nie mają dostatecznéj siły do roztworzenia ziarna i to w całości ze zwierzęcia wychodzi.

Jeżeli koń tak żywiony zapadnie na jaką gorączkową chorobę, wtedy bywa ona niebezpieczną i często kończy się śmiercią, bo osłabiony organizm nie jest w stanie oprzeć się jéj gwałtowności.

Następstwa szkodliwe pochodzące z żywienia koniczyną, przemawiają stanowczo za teoryą żywienia zwierząt roślinożernych, a mianowicie koni, pokarmami, które obok zwykłych części składowych roślinnych, zawierają pewny stosunek azotu; każde bowiem zboczenie od tego prawidła pociąga za sobą upadek organizmu.

Otóż taki stosunek azotu znajduje się w ziarnie zbożowém, a osobliwie téż w owsie podawanym z pewną ilością dobrego, suchego siana. Koń średni, umiarkowanie pracujący powinien dostawać 6—8 funt. owsa i 10—12 funtów siana. Rosłemu przy ciężkiéj pracy należy dawać około 20 funtów owsa i 15—25 funtów siana. Takie żywienie utrzyma konia w sile i nie tak łatwo ulegnie chorobie, a chociażby jéj uległ nierównie łatwiéj ją zniesie.

W niektórych tylko razach karmienie zieloną koniczyną bywa dla koni potrzebném, ale i wtedy lepsza jest od niéj trawa łąkowa, gdyż nie sprawia rozdęcia i kolek. Jeżeli koń jest zbyt krwisty, cierpi choroby płucne, albo też dostanie ostrości krwi z przyczyny dawania mu zamulonego lub zakurzonego siana; we wszystkich tych wypadkach koniczyna, a raczéj świeża pasza zielona działa zbawiennie. Pomimo to jednak zamiast samemu leczyć konie, lepiéj udać się do dobrego weterynarza i jego rady zasięgnąć.

Rozmaite wiadomości.

Walne zgromadzenie delegatów galic. zakładu kredytowego włościańskiego odbyło się we Lwowie pod przewodnictwem ks. Karola Jabłonowskiego. Jako referent rady zawiadowczéj p. Zbyszewski zdał sprawę z całorocznego obrotu interesów, z którego to sprawozdania następne wyjmujemy cyfry. Od początku swego istnienia wydał zakład 2,649.604 złr. na pożyczki, a 24.250 złr. na zaliczki. Kwota pożyczkowa rozdziela się na 14.566 członków, i w ciągu roku 1870 ze sumy 1,371.454 złr. wzrosła o 1,278.147 złr., więc w 12 miesiącach podwoiła się. Okoliczność ta świadczy o spokojném wdrażaniu się zakładu i o wzroście jego proporcyonalnym. Najmniéj pożyczek wydano w miesiącach sierpniu i wrześniu podczas wojny, i dopiéro gdy wojna francusko-pruska przeważyła się stanowczo, udzielanie pożyczek przybrało znowu większe rozmiary; wszelako od końca grudnia nie osiągnęło rozmiarów, mianych w pierwszém półroczu. Najwięcéj pożyczek zaciągnięto w powiecie lwowskim, bo 1.081 na kwotę ogólną 199.041 złr.. W przecięciu na jednego pożyczającego przypada kwota 182 złr.. Wkładki udziałowe wynoszą 283.168 złr.. Listów zastawnych wydano od początku 5.750, wylosowano 182 sztuk (reprezentujących sumę 71.500 złr.). Pozostaje tedy w obiegu 5.568 sztuk na złr. 2,055.400. Na zaliczki wydano w ciągu roku kwotę złr. 60.310, ściągnięto 59.220 złr.. Pozostaje 20.313 złr.. Oprócz interesu pożyczkowego i zaliczkowego, zajmował się bank wydawaniem assygnat i eskontem weksli, tudzież zaliczkami na papiery wartościowe. Na interes assygnatowy miesiące wojenne wywarły także swój wpływ. Z dniem 31 grudnia r. z. było ich w obiegu 673 sztuk na kwotę ogólną 21.860 złr.; eskont weksli z tym dniem 25.069, zaliczki na papiery wartościowe 20.313 złr.. Ogólny obrót gotówki w kasie centralnéj 6½, a łącznie ze wszystkiemi kasami powiatowemi przeszło 10½ milionów złr.. Zysk ze wszystkich powyższych interesów wynosi 352.322 złr.; koszta administracyi zaś 118.708 złr.. Fundusz rezerwowy powiększył się w ciągu r. 1870 z 29.268 o 10.500 złr. i przedstawia obecnie cyfrę 39.750 złr.. Nakoniec fundusz emerytalny urzędników 1.050 złr. 50 c.. W r. 1870 zyskano według rachunku zysku i strat złr. 352.322 kr. 14; do tego resztujący zysk z r. 1869 złr. 247 kr. 17, czyni razem złr. 352.569 kr. 31. Po odtrąceniu wszystkich wydatków w kwocie złr. 303.990 kr. 79, okazuje się zysk czysty w kwocie złr. 48.578 kr. 55. Z tego należą się przedewszystkiém 6-procentowe odsetki za wpłacone w zupełności do 30go czerwca 1870 wkładki udziałowe w wysokości złr. 245.060, złr. 14.703 kr. 60. Z téj sumy p. złr. 33.874 kr. 95 przypada na fundusze rezerwowe złr. 3.387 kr. 50; na fundusz emerytury 677 kr. 50; na tantyemy, na radę zawiadowczą złr. 2.032 kr. 50; na dyrekcyę 1.355; na urzędników i cenzorów 2.032 kr. 50; remuneracye złr. 677 kr. 50; jako superdywidenda dla złr. 245.060 wkładek udziałowych à 1% złr.; 2.450 złr. 60 kr. jako dywidenda dla złr. 2,055.400 listów à 1% złr. 20.554; jako dywidenda dla złr. 40.500 asygnat wkładek kasowych à 1% złr. 405 — razem złr. 33.572 kr. 10; pozostaje zatém jeszcze do przeniesienia na r. 1871 zysk w kwocie złr. 302 kr. 85. Z r. 1869 przeniesiono pod tym tytułem tylko złr. 247 kr. 17. Na wniosek komisyi weryfikacyjnéj na przeszłoroczném zgromadzeniu wybranéj uchwalono w myśl wniosków rady zawiadowczéj powyższy podział czystego zysku, zatwierdzono dawną komisyą weryfikacyjną, uchwalono bez dyskusyi małoznaczące zmiany statutów, odrzucono kilka nic nieznaczących wniosków delegatów stowarzyszeń zaliczkowych na pierwszém walném zgromadzeniu wniesionych z wyjątkiem wniosku delegata stryjskiego, który przyjęto, a który brzmi: „Walne zgromadzenie delegatów zakładu kredytowego włościańskiego poleca radzie zawiadowczéj, aby w miarę zbierania funduszów otwierała kasy zaliczkowe w miejscach, które do tego uzna za stosowne.“ *(Czas.)*

Koleje żelazne w Austryi. Minister handlu pragnąc, o ile być może, jak najprędzéj załatwić powierzone sobie projekty nowych kolei żelaznych, obejmujących około 600 mil długości, widzi potrzebę powiększenia liczby urzędników budownictwa i inżenieryi i w tym względzie ma zrobić stosowny wniosek do rady państwa.

Ruch przywozu i wywozu w monarchii austryacko-węgierskiéj w r. 1870. Wartość wprowadzonych towarów wynosiła złr. 411,260.957, wyprowadzonych złr. 388,773.314. Wprowadzono więcéj aniżeli w roku 1869 o złr. 2,500.202. Wywieziono mniéj o złr. 40,111.042. Przywóz przewyższa wywóz o złr. 22,487.643. Dochód z poborów cłowych od wprowadzonych towarów wynosił złr. 20,173.893 i był mniejszym od przeszłorocznego o złr. 130.625. Cła wywozowe dały dochodu złr. 145.284, więcéj aniżeli w r. 1869 o złr. 16.855. Zmniejszenie wywozu w stosunku do r. 1869 pochodzi widocznie w skutku pomniejszenia eksportu produktów węgierskich.

Handel wywozowy z Austryi do Egiptu. W celu ożywienia handlu wywozowego do Egiptu, utworzyło się stowarzyszenie 36 negocyantów wiedeńskich. Komitet z grona

ich wybrany ma się zająć wypracowaniem projektu. Każdy z członków stowarzyszenia będzie mógł wnieść albo pieniądze lnb towary do spółki, stosownie co będzie uważał za korzystniejsze dla siebie; a odpowiednio do wniesionych wartości zyski będą rozdzielane.

Mieszkania dla robotników. W Wiedniu utworzyło się towarzystwo mające na celu budowanie domów, w którychby robotnicy mogli znajdować tanie a dogodne mieszkania. Pomiędzy założycielami towarzystwa, które wkrótce rozpocznie swoje czynności, znajduje się profesor Rokitański. Staraniem o puszczenie w obieg akcyj i zebraniem kapitałów zajmie się dom bankowy M. Springera w Wiedniu. Kapitał zakładowy oznaczono na 2 mil. złr. (może być powiększony do 12 mil. złr.). Liczba akcyj wyniesie 100.000, z pierwszą wpłatą 20 złr. na akcyę.

Pszczelnictwo w Austryi. W r. 1870 według urzędowych raportów, znajdowało się w Austryi 913.743 ule. Najwięcéj z liczby téj w Galicyi, bo 257.493 ule, w Czechach 140.892, w Styryi 106.282, w Tyrolu i Voralbergu 69.106, w Morawach 68.865, w Karyntyi 62.615, w Niższéj Austryi 59.866, w Wyższéj Austryi 41.000, Dalmacya posiadała tylko 10.000. Wywieziono za granicę miodu 767 centnarów cłowych, wosku 2.331. Przywieziono miodu 2.740 centn., wosku 1501 centnarów cłowych.

Reorganizacya służby telegraficznéj ma być przedsięwziętą z polecenia ministra handlu dra Schäffle, tak pod względem administracyjnym jak i technicznym, z uwzględnieniem zarazem przyjmowania kobiet do służby telegraficznéj.

Stowarzyszenie kolei prywatnych Związku północno-niemieckiego dotąd istniejące, z powodu zjednoczenia Niemiec północnych z południowemi zmienia się w Stowarzyszenie k. ż. p. Państwa niemieckiego, o czém już zawiadomiło kanclerza państwa, dodając zarazem prożbę, ażeby władze w kwestyach ustawodawczych dotyczących kolei żelaznych, zasięgały wyjaśnień od stowarzyszenia, a przynajmniéj raczyły od niego przyjmować wyjaśnienia. Do ułożonego przez rząd projektu ustawy wynagradzania za kalectwo i śmierć poniesione na kolejach, bądź w kopalniach itp., stowarzyszenie wygotowało mnóstwo zmian i wnioski w téj mierze przedstawiło sejmowi związkowemu.

Koszty wojenne. Wojna francuska kosztowała Prusy do dnia 1 kwietnia b. r. 286,493.497 talarów. Od chwili więc mobilizacyi w dniu 15 lipca przedsięwziętéj, każdy dzień kosztował 1,102.898 talarów. Nie liczy się tutaj wydatków, jakie zwykle ponosił Związek podczas pokoju, a które w tym przeciągu czasu uczyniły 45 mil. tal.. Z powyższego wydatku na wojnę pokryto już 284,671.662 tal., a mianowicie 30 mil. tal. z zapasów w skarbie państwa nagromadzonych, 210,197.697 tal. z operacyj kredytowych a 44,473.983 tal. (200 mil. fr.) z kontrybucyi nałożonéj na Paryż. Dziennik, z którego te cyfry wyjmujemy, przepomniał o innych kontrybucyach, wybranych z Francyi, które przynajmniéj dwa razy tyle wynoszą, ile paryska. Ponieważ zaś Prusy policzyły sobie wynagrodzenie 1.101.850.000 talarów (5.000 mil. fr.), przeto na wojnie zarobią po potrąceniu rzeczywistych wartości około 950 mil. talarów.

Przechowywanie drożdży przez rok i dłużéj da się tym sposobem osiągnąć, że po opłókaniu i oschnięciu zagniata się je z czystą gliceryną, w tym stosunku ażeby stanowiły gęstwę syrupowatą i przechowuje w szklanym, dobrze obwiązanym słoju.

Wystawa łatanych sukien. Amerykanie silą się na najdziwaczniejsze pomysły; urządzają oni wystawy, na któreby w Europie wzruszano ramionami; były wystawy małych dzieci, chudych i tłustych mężczyzn itp. urządzane bądź w celu rozrywki, bądź w celu robienia spostrzeżeń; zawsze i głównie jednak dla obłowienia się pieniądzmi poczciwych ciekawców. W ostatnich czasach urządzono w Nowym Jorku wystawę łatanych sukien; o wystawie téj jeden z tamtejszych dzienników pisze: „Amerykanie mieli dotąd tyle zyskownych zająć, iż uważali czas poświęcony łataniu sukien za zmarnowany; rzucali więc stare suknie. Przyszło nawet do tego, iż pranie bielizny uważano za niezyskowne i Jankes czystéj krwi wolał ciągle nowe bawełniane koszule kupować, niż tracić czas na gawędę z praczką i płacenie od prania. Z pomnożeniem jednak ludności liczba zajęć zyskownych zmniejszyła się, a łatanie sukien okazało się korzystném zatrudnieniem, mianowicie dla starych niewiast i podeszłych krawców. Zaczęli więc brać się do łataniny, ale w sposób oryginalny amerykański; tj. z kilku starych sukien zszywać jednę; i tak na wystawie widziano paletot uszyty z czterech par rozmaitych spodni. Okrycie dla dziecka z 68 rozmaitych kawałków itp.“ Według tego opisu, nasi żebracy noszący zwykle różnopłatkowe suknie, mogliby w Ameryce uchodzić za elegantów.

Doniesienia rolnicze, przemysłowe i handlowe.

Kraków 29 kwietnia.

Martwość ruchu i cofanie się choć nieznaczne cen, są ciągle na porządku dziennym targów zbożowych i produktowych w ogóle. W Anglii pszenica cofnęła się o 2 szylingi, inne ziarna o pół szylinga. podobneż wiadomości dochodzą i z innych krajów, tak że odbyt z naszéj prowincyi bardzo ograniczony, i poszukiwane są tylko ziarna wyborowe, podczas gdy na średnie i poślednie nie ma prawie kupców. Dowozy na naszych targach ciągle są niewielkie, co przypisać trzeba robotom polnym i popsutym ostatniemi deszczami drogom. Kupców obcych niewielu się u nas pojawia; na rzecz zagranicznych konsumentów kupują w mniejszych partyach miejscowi komisyonerzy. W cenach naszych niewielkie zmiany. Usposobienie wszakże mdlejsze.

Płacono wczoraj na Kleparzu pszenicę białą od złr. 11 do 12; czerwoną od złr. 10.75—11·75; żyto złr. 6·80—7·15; jęczmień złr. 5·25—5·60; owies złr. 4—4·25. Koniczyny czerwonéj, któréj wpierw tutaj pozbyć nie było można, a którą targi zagraniczne tak są przepełnione, że sprzedaż niepodobną się stała, żądali przypadkowym trafem spóźnieni gospodarze, a nie znajdując jéj na targu, musieli u mniejszych kupców za drobne ilości płacić po złr. 52—64 w stosunku korca.

O wełnę zmniejszyły się zapytywania i ustały na nię interesa z powodu zamknięcia granicy pruskiéj przed zarazą bydlęcą. Na rzepak wstrzymują się także kupcy od robienia umów, a to z powodu pomyślnych zewsząd wiadomości o stanie pól rzepakowych, i w przekonaniu, że w następstwie dużo większego w tym roku zasiewu rzepaku w ogóle ceny dotychczasowe nie utrzymają się.

Wrocław 27 kwietnia.

Pszenica za 85 f. cł. 81—-90—-94— sgr.. *Żyto* za 84 f. cł. —58—62—64 sgr.. *Jęczmień* za 74 f. cł. —47—52—54— sgr.. *Owies* za 50 f. cł. —34—35—36— sgr.. *Kukurudza* za centn. — — — tal. *Koniczyna* czerwona za 100 fun. cł.— — — — — tal., biała za 100 fun. cł. — — — — — tal.. *Rzepik* za 150 f. cł. wrześ. paźdź. — tal. *Lnica* za 150 fun. cł. — — sgr. *Groch* za 90 fnt. 60—70—76 sgr.. *Groch pastewny* za 90 fnt. — — sgr. *Oléj rzepakowy* za centn. 12½ tal.. *Okowita* za 100 kwart prusk. Tral. 100% 15⅙ tal..

Szczecin 27 kwietnia.

Pszenica za 2000 funt. 55—-60—70— —79— tal. *Żyto* za 2000 fn. —49—52— tal. *Jęczmień* za 2000 funt. —47—51— tal. *Owies* za 2000 funt. — — 46—49— tal.. *Groch* za 2000 funt — — tal.. *Olej rzepakowy* za 200 f. cł. — — tal. *Spirytus* za 100 kwart à 100% 16 7/12 tal..

Kursa papierów i pieniędzy od dnia 22 do 28 Kwietnia 1871 r.

Wartość nominalna	Wypłata dotychczasowa	Kupony płatne w	z potrąceniem na podatek	Stopa procentowa		22 Kwietnia	24	25	26	27	28	od	Procent ubiegły do d. 29
					Wiedeń.								
					Pożyczki Państwa.								
—	—	Maj Listop.	16%	5%	Renta papierowa za 100 . .	59.—	58.90	58.90	59.—	59.—	59.—	w. a. 5000	103.83
—	—	Stycz. Lipiec	16%	5	„ srebrna „ „ . .	68.70	68.75	68.60	68.65	68.80	68.75	„ 5000	68.84
w. a. 500	—	Maj Listop.	20%	5	Losy z r. 1860 „ „ . .	97.80	98.—	97.90	97.80	99.90	97.75	„ 5000	98.89
„ 100	—	„ „	20%	5	„ z r. 1860 „ „ . .	108.50	109.—	109.50	109.50	109.—	109.25	„ 5000	„ .
„ 100	—	—	—	—	„ z r. 1864 „ „ . .	126.25	126.75	126.50	126.50	126.75	126.50	—	—
					Pożyczki publiczne.								
—	—	Maj Listop.	10%	5%	Oblig. Indemn. Galic. za 100	74.50	74.50	74.50	74.50	74.50	75.—	w. a. 5000	116.81
w.a. 120 sr.	—	Stycz. Lipiec	—	5	„ Poż. kol. węgiersk. „	107.40	107.40	107.25	107.30	107.40	107.30	„ 3000	49.17
					Listy zastawne.								
—	—	Czerw. Grud.	—	4%	Galic. zakł. kred. ziems. za 100	71.75	71.75	71.75	71.75	71.75	72.50	w. a. 5000	66.11
—	—	„ „	—	5	„ „ „ „ „ „	82.—	82.—	82.—	82.—	82.—	83.—	„ 5000	82.64
—	—	Stycz. Lipiec	—	6	„ „ „ włość. „ „	88.—	88.—	88.—	88.—	88.—	88.—	„ 5000	98.33
—	—	Marz. Wrześ.	—	6	„ Banku hipoteczn. „ „	88.—	88.—	88.—	88.—	88.—	88.—	„ 5000	48.33
					Akcye Banków.								
w.a. 200 sr.	100	Styczeń	—	5%	Anglo - austryack. za sztukę	271.50	269.75	265.50	265.—	268.25	261.25	25 sztuk	40.97
„ 200 „	80	„	—	5	„ węgiersk. „ „	87.—	88.—	87.—	85.50	86.50	86.25	25 „	32.78
„ 200 —	80	Stycz. Lipiec	—	5	Centralnego „ „	57.50	—.	57.50	—.	55.—	56.—	25 „	132.68
„ 200 —	200	Styczeń	—	6	Dla obrotu ogólnego „	164.—	164.—	164.—	164.—	164.—	164.—	25 „	81.94
„ 200 sr.	80	Stycz. Lipiec	—	5	Franko-austryack. „	110.75	111.75	112.—	112.—	112.50	111.75	25 „	32.78
„ 200 —	80	„ „	—	5	Galic. dla handl. i przem. „	—	—	—.	—	—.	—	25 „	„
„ 200 —	100	—	—	—	„ krajowego „	—	—	—	—	—	—	—	—
„ 200 —	100	Stycz. Lipiec	—	5	„ hipoteczn. „	120.	116.—	116.—	116.—	118.50	118.	25 „	40.97
„ 200 —	120	Styczeń	—	5	Handl oweg o „	92.50	92.50	92.50	92.50	92.50	92.50	25 „	129.17
„ 600 —	600	Stycz. Lipiec	—	5	Narodowego „	745.—	747.—	748.—	749.—	748.—	748.—	5 „	49.17
„ 160 —	160	Styczeń	—	5	Zakł. kred. dla handl. i przem.	279.50	278.40	277.—	277.50	279.—	279.60	25 „	65.56
„ 200 —	80	„ „	—	5	„ „ węgiersk. ogóln.	96.—	96.50	95.75	96.25	98.50	99.—	25 „	32.78
„ 200 —	80	„ „	—	5	Związkowego austryackiego	106.75	106.50	106.50	106.—	106.25	107.—	25 „	„
					Akcye kolei.								
M. K. 200	200	Stycz. Lipiec	—	5%	Kolei Ces. Elżbiety za sztukę	220.50	220.75	220.75	220.75	220.75	224.25	25 sztuk	86.04
„ „ 1000	1000	„ „	—	5	„ „ Ferdyn. półn. „	2200—	2197—	2195—	2200—	2210—	2237—	5 „	„
w.a. 200 sr.	200	„ „	—	5	„ „ Franc. Józefa „	199.75	201.25	203.75	203.50	203.50	203.75	25 „	81.94
M. K. 200	200	„ „	—	5	„ Galic. Kar. Ludw. „	266.25	264.—	263.50	263.75	265.75	265.50	25 „	86.04
w.a. 200 sr.	100	„ „	—	6	„ Koszycko-Bogumin. „	93.75	94.50	96.25	97.—	97.—	97.—	25 „	49.17
„ 200 „	200	Maj Listop.	—	7	„ Lwow. Czerniow. Jassy	179.—	179.—	178 —	178.25	177.75	177.50	25 „	173.06
„ 200 „	200	„ „	—	5	„ Południow. (Lombardy)	181.90	179.30	179.80	179.40	181.30	180.—	25 „	123.61
M. K. 200	200	Stycz. Lipiec	—	5	„ Rządowéj za sztukę .	419.50	417.50	418.—	417.50	419.—	420.50	10 „	32.78
					Obligacye Pierwszeństwa.								
w.a. 300 sr.	300	Kwiec. Paźd.	10%	5%	Kolei Ces. Elżb. z 1862 za szt.	92.60	92.60	92.60	92.70	92.70	92.70	w. a. 5000	17.50
„ 200 —	200	„ „	—	5	„ Franc. Józefa „ „	96.90	97.—	97.—	97.—	97.—	97.—	„ 5000	19.44
„ 300 —	300	Stycz. Lipiec	—	5	„ Galic. Kar. Ludw. „ „	104.50	104.75	104.75	104.75	104.75	104.75	„ 5000	81.94
„ 200 —	200	Styczeń	—	5	„ Koszycko-Bogum. „ „	89.75	90.—	90.—	90.10	90.10	90.10	„ 5000	„
„ 300 sr.	300	Maj Listop.	10%	5	„ Lw. Cz. Jas. I, Em. 1865	79.50	79.50	79.50	79.50	79.50	79.—	„ 5000	111.25
„ 300 „	300	„ „	—	5	„ „ „ „ II. „ 1867	91.—	91.—	91.—	91.—	91.—	91.—	„ 5000	123.61
„ 300 „	300	„ „	—	5	„ „ „ „ III. „ 1868	83.50	83.50	83.50	83.50	83.50	83.50	„ 5000	„
Frs. 500	500	Marz. Wrześ.	—	3	„ Rządowéj za sztukę .	139.25	139.25	139.25	139.25	139.25	139.25	„ 5000	24.12
„ 500	500	„ „	—	3	„ „ Em. 1867. .	134.50	134.50	134.75	134.75	135.—	135.—	„ 5000	„
					Kraków.								
Rs. 100	—	Czerw. Grud.	—	4%	Listy likwidacyjne za 100	74.—	74.—	74.25	74.25	74.25	74.25	z wart.	kup.
„ 100	—	Stycz. Lipiec	—	4	Listy zastaw. polsk. „	89.25	89.50	89.25	89.25	89.—	89.—	„	„
w.a. 200 sr.	80	„ „	—	5	Akcye Bank. Gal. d. h. i p. za sz.	67.50	67.75	68.—	68.—	68 25	68.25	25 sztuk	32.78
„ 200 „	100	„ „	—	5	„ „ „ hipot. „ „	118.—	118.50	116.75	116.75	117.—	117.50	25 „	40.97
—	—	—	—	—	Ruble rosyjskie za 100	162.25	162.—	161.75	162.—	162.—	162.—	—	—
—	—	—	—	—	Talary pruskie „ „	184.50	184.50	184.75	184.75	184.25	184.—	—	—
—	—	—	—	—	Srebro austryackie „ „	122.50	122.50	122.50	122.25	122.—	122.—	—	—
—	—	—	—	—	Dukat ważny za sztukę	5.87	5.87	5.88	5.86	5.86	5.85	—	—
—	—	—	—	—	Napoleond'or „ „	9.94	9.93	9.94	9.92	9.92	9.90	—	- -
—	—	—	—	—	Półimperyał ros. „ „	10.08	10.06	10.06	10.05	10.04	10.04	—	—
—	—	Maj Listop.	10%	5%	Oblig. Indemn. Galic. za 100	76.75	76.75	76.75	76.75	76.75	76.75	z wart.	kup.
—	—	Marz. Wrześ.	—	6	Listy Gal. Bank. hipot. „ „	87.50	87.50	87.25	87.25	87.25	87.25	w. a. 5000	48.33
—	—	Czerw. Grud.	—	4%	Listy zastawn. Galic. za 100	72.25	72.25	72.25	72.25	72.25	72.25	„ 5000	66.11
—	—	„ „	—	5%	„ „ „ „ „	82.25	82.25	82.25	82.25	82.25	82.25	„ 5000	82.64
					Lwów.								
w.a. 200 sr.	80	Stycz. Lipiec	—	5%	Akcye Bank. Gal. d. h. i p. za sz.	67.—	67.25	67.50	67.75	67.75		25 sztuk	32.78
„ 200 „	100	„ „	—	5	„ „ „ hipot. „ „	117.50	117.50	117.50	118.—	118.—		25 „	40.97
—	—	Czerw. Grud.	—	4	Listy zast. Tow. kredyt. za 100	72.50	72.50	72.50	72.50	72.60		w. a. 5000	66.11
—	—	„ „	—	5	„ „ „ „ „ „	82.50	82.50	82.75	82.75	82.75		„ 5000	82.64
—	—	Marz. Wrześ.	—	6	„ „ Bank. hipot. „ „	87.90	87.90	87.90	87.90	87.90		„ 5000	48.33
					Warszawa.								
Rs. 100	—	Czerw. Grud.	—	4%	Listy likwidacyjne za 100	73.18	73.25	73.23	73.29	73.25		Rs. 100	164 1/9
„ 100	—	„ „	—	4	„ zast. 100 rs. I. ser. „ „	89.34	88.89	88.89	89.79	88.61		„ 100	140 1/9
„ 100	—	„ „	—	4	„ „ „ „ II. „ „	87.92	87.90	87.97	87.87	87.86		„ 100	„
„ 100	—	„ „	—	5	„ „ nowe z 1869 „ „	87.90	87.83	87.90	88.—	88.—		„ 100	176 2/3

Sobota godz. 12 min. 45 po południu. Telegrafowane kursa Wiedeńskie.

Akcye kredytowe 279.70 Lombardy 178.90, Losy z r. 1860 97.80 Losy z roku 1864, 126.— Akcye Franko-austr. 112.— Napoleony 9.91 Akc. kol. Kar. Ludw. 267.25, Akc. kol. Lwow. Czern. 178.— Akc. kol. półn. wschodniej 161.75 Akcye bank. 749. Akc. bank. związkowego 107. – Akc. bank. jen. —.— Renta w sreb. 68.60 Oblig. indemn. gal. —.— Akc. bank. wied. dla obrotu ogólnego — . Akc. anglo-banku — .— Akc. kol. rządowéj — . Akc. kol. siedmiogr. — .— Akc. kol. Rudolfa — Akc. kol. Pardubie — .— Akc. kol. półn. — . Tramway — .— Akc, banku budowy —.— Akc. kol. wschod. —.— Akc. kol. alfeldzkiéj — .— Akc, banku anglo-węgier. —.—.

Wydawca, nakładca i redaktor odpowiedzialny Ignacy Sołdraczyński. W Druk. Uniw pod zarządem K. Mańkowskiego.